

ITALIA ◉ FREDE PARALLELE



# I PEGGIORI TRENI DELLA NOSTRA VITA

di **Giuliano Malatesta**  
foto di **Guido Fuà**

Il record negativo, a sorpresa, è della linea Roma-Ostia. Seguita dalla Circumvesuviana e dalla Chiasso-Rho. Viaggio allucinante sulle **tratte** più inefficienti d'Italia

**R**OMA. «Il treno direzione Roma partirà dalla direzione Roma». Alla stazione di Acilia, una manciata di chilometri dalla capitale, ma che alle otto di mattina di un giorno feriale possono sembrare un'eternità e trasformare un

**+**  
MOLTISSIMI  
PENDOLARI  
PRENDONO  
D'ASSALTO  
IL TRENINO DELLA  
ROMA-OSTIA.  
SECONDO  
LEGAMBIENTE  
LA TRATTA ROMANA  
È LA PEGGIORE  
D'ITALIA PER DISAGI  
E RITARDI



prendere il treno al capolinea di Ostia, a due passi da casa, pur di conquistare l'agognato seggiolino e arrivare a Roma in condizioni umane preferisce recarsi a piedi alla fermata precedente, prendere il trenino e tornare indietro. Escamotage da viaggi della speranza. In effetti non molto è cambiato da quel 10 agosto del lontano 1924 quando un signore che si chiamava Benito Mussolini salì alla stazione di Porta San Paolo sul convoglio inaugurale, in seguito distrutto nel '44 dai nazisti in ritirata da Roma, che lo avrebbe portato ad Ostia antica. Tempo di percorrenza 40 minuti di circa, esattamente come avviene oggi, se si è particolarmente fortunati da non incappare in uno dei tanti «incidenti tecnici» (come vengono burocraticamente definiti dall'Atac, l'azienda di trasporto del Comune di Roma che gestisce la linea per conto della Regione Lazio) che funestano la linea.

L'età dell'oro della Roma-Lido risale agli anni Trenta, quando il litorale romano iniziò la sua espansione, anche grazie alla ferrovia, e la borghesia ministeriale che ancora non aveva la *makina*, per dirla alla Flaiano, se ne andava al mare in treno la domenica cantando «se potessi avere mille lire al mese» di Gilberto Mazzi, aspirazione di una generazione. E dalla sfavillante stazione di Porta San Paolo, progettata da Marcello Piacentini, sgusciavano via veloci dai 40 ai 70 treni al giorno, con partenze ogni 15 minuti. Quasi un secolo dopo siamo ancora lì.

La frequenza teorica, nella ore di punta dei giorni feriali, dovrebbe essere di 7,30 minuti, ma nella realtà è di almeno 15, con picchi anche di 40-50 minuti. Con l'aggravante che i treni sono talmente affollati che spesso bisogna aspettare quello successivo. Che sai mai quando passerà. «Il paradosso» denuncia Maurizio Messina, il portavoce dei comitati della Roma-Lido «è che l'Atac viene pagata dalla Regione Lazio per chilometro/vettura. Questo significa che ogni qualvolta negli orari di punta saltano le corse, per carenza di mezzi o di personale, poi queste vengono fatte recuperare più tardi. Magari facendo partire a mezzogiorno due corse una dietro l'altra, che chiaramente sono sempre vuote».

banale spostamento in qualcosa di simile ad un incubo, non è raro ascoltare annunci stravaganti. I ritardi invece, che qui sono la norma, nella maggior parte dei casi non vengono annunciati. Meglio non comunicare la *débâcle* e non esasperare un clima già rovente, con oltre cinquecento persone in attesa di salire su una sorta di carro bestiame chiamato treno-lento, sporco, spesso gelido d'inverno e bollente d'estate - che li condurrà nella capitale d'Italia, punto di partenza o di arrivo della famigerata Roma-Lido, quella che Legambiente ha definito nel suo rapporto annuale la peggiore tratta per pendolari di tutta la penisola. Una maglia nera, verrebbe da dire, che non arriva per caso ma è il frutto di anni di certosino lavoro: inadem-

**+**  
**LA HIT PARADE DELLE  
PEGGIORI LINEE FERROVIARIE**

- 1 ROMA-LIDO
  - 2 ALIFANA E CIRCUMVESUVIANA
  - 3 CHIASSO-RHO
  - 4 VERONA-ROVIGO
  - 5 REGGIO CALABRIA-TARANTO
  - 6 MESSINA-CATANIA-SIRACUSA
  - 7 TARANTO-POTENZA-SALERNO
  - 8 NOVARA-VARALLO
  - 9 ORTE-FOLIGNO-FABRIANO
  - 10 GENOVA-ACQUI TERME
- (Fonte Legambiente)

pienze, pressapochismo, sciattezza, zero fondi e molto disinteresse. Per i cittadini. «Il tempo impiegato è lo stesso di 90 anni fa, quando la linea è stata inaugurata, solo che allora non ti dovevi preoccupare del posto», ironizza Guido, dipendente di un'azienda informatica, che invece di

ITALIA  FREDDI PARALLELE



**Chiasso-Rho  
60 chilometri  
in un'ora  
e mezza  
senza aria**

SESSANTA CHILOMETRI IN UN'ORA E MEZZA DI VIAGGIO A CIRCA 40 CHILOMETRI ORARI. SEMBRANO TEMPI DI PERCORRENZA DEL SECOLO SCORSO, E INVECE È LA QUOTIDIANITÀ DEI 50 MILA PENDOLARI DELLA CHIASSO-RHO, AL TERZO POSTO NELLA TOP TEN DELLE LINEE PEGGIORI D'ITALIA, LA PRIMA DEL NORD. SULLA S11, PROLUNGATA DA MILANO A RHO IN OCCASIONE DI EXPO, «I TRENI SONO VERGOGNOSI: SEMPRE IN RITARDO, VECCHI, LENTI E FATISCENTI, CON FINESTRE SIGILLATE E NIENTE ARIA CONDIZIONATA», SCRIVEVA UN PENDOLARE SU FACEBOOK. SULLA TRATTA CHE DA MILANO PORTA GARIBALDI ARRIVA IN SVIZZERA ATTRAVERSANDO MONZA E LA BRIANZA I PROBLEMI NON SONO SOLO PROVOCATI DA TRENI VECCHI DI OLTRE 20 ANNI, MA ANCHE DA UN'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA ORMAI SATURA IN CUI DEVONO CONVIVERE TRENI REGIONALI, ALTA VELOCITÀ, EUROCITY, TRENI MERCI E CONVOGLI INTERNAZIONALI. L'INTOPPO PRINCIPALE È IL BIVIO DI MIRABELLO, UN INCROCIO ALL'ESTERNO DELLA GALLERIA DI MILANO PORTA

GARIBALDI IN CUI I REGIONALI INCONTRANO I TRENI DELL'ALTA VELOCITÀ E QUELLI DELLE DIRETTRICI EST-OVEST E NORD-SUD. UN VERO E PROPRIO IMBUTO, COSTRUITO NEGLI ANNI SESSANTA E ADATTO AL TRAFFICO FERROVIARIO DI CINQUANT'ANNI FA CHE OGGI PROVOCA RITARDI E RALLENTA I TRENI DELLA LINEA CHE, ANCHE A CAUSA DEGLI SCAMBI E DELLE STAZIONI TROPPO VICINE, NON RIESCONO A RAGGIUNGERE LA VELOCITÀ PREVISTA. «A SETTEMBRE IN DIECI OCCASIONI» DENUNCIA LEGAMBIENTE «LA LINEA S11 HA TOTALIZZATO TEMPI DI PERCORRENZA DI OLTRE 120 MINUTI PORTANDO LA VELOCITÀ MEDIA AD APPENA TRENTA CHILOMETRI ORARI». QUANTO ALLA PUNTUALITÀ, COMUNQUE, TRENORD REGISTRA UN MIGLIORAMENTO NELL'ULTIMO ANNO: «IL 2015 SI È APERTO AL 71% E SI È CHIUSO ALL'80 PER CENTO» DICE L'AZIENDA DI TRASPORTO PUBBLICO LOMBARDA. «A FEBBRAIO LA PUNTUALITÀ È SALITA ALL'82 PER CENTO».

(GERARDO ADINOLFI)



Ma se tutto si riducesse a una mera questione di orari, basterebbe affidarsi al destino. Sfortunatamente i problemi sono molti, al punto che diventa difficile anche fare la lista delle cose non vanno. Si potrebbe partire dalle linee, che risulta essere un po' malandata, per usare un eufemismo, ma servirebbero milioni di euro per ammodernarla. Che al momento non ci sono, anche se i politici nostrani sono maestri nel parlare di «cura del ferro» e di fondi in arrivo, possibilmente prima di qualche elezione. Solo per avere un'idea, da queste parti si viaggia ancora *a vista*, quindi con 2 conducenti, un macchinista e un capotreno, invece che con un singolo guidatore come avviene per le **metropolitane**.

Poi, naturalmente, c'è l'antico problema dei mezzi. Negli anni il parco macchine

è in parte migliorato, ma non in maniera sufficiente da trasportare circa 90 mila persone al giorno. I treni cosiddetti «nuovi» non sono in realtà usciti dal cantiere ma sono stati già utilizzati in precedenza per le linee della metropolitana, sono del 2009 e hanno percorso circa 700-800 mila chilometri. Sempre meglio di quelli arrivati dal Giubileo del 2000, che dicono siano difettosi sin dalla nascita. Così tra porte che non si aprono quando fa freddo (la

**È L'UNICO CASO  
IN EUROPA DOVE  
I CONVOGLI  
SOFFRONO  
IL FREDDO.  
E LE PORTE  
SI BLOCCANO**

Roma-Lido è l'unica tratta conosciuta in Europa dove i mezzi soffrono il clima invernale), freni che danno problemi e altri improbabili eventi

non è raro che i passeggeri siano fatti scendere prima dell'arrivo. «In totale il parco treni teorico a disposizione è di 20 unità, ma alla fine quelli che girano mediamente sono 7-8, quindi il 40 per cento», evidenzia Messina.

Infine c'è il capitolo stazioni, molte delle quali andrebbero quantomeno ammodernate. Alla Stazione di Tor di Valle, forse la più sciagurata, costruita negli anni Sessanta, la cosa più nuova è una scritta con il pennarello: «Stadio no, please», in riferimento al progetto del nuovo impianto della Roma di Pallotta, ancora in stand-by. Quello che salta agli occhi, oltre allo stato di totale degrado, è l'assenza di qualsiasi cosa. Personale, pensiline, controlli, servizi igienici. Dimenticatevi anche ascensori e scale mobili. Il



**Circumvesuviana solo 40 treni su 142. E viaggiare è impossibile**

MOTRICI IN FIAMME, PASSEGGERI VITTIME DI FURTI A BORDO TRENO, VANDALI, VAGONI E BANCHINE STRACOLME, TRENI RIDOTTI ALL'OSSO COSÌ COME IL PERSONALE. A INIZIO FEBBRAIO È BASTATO IL RIFIUTO DEGLI STRAORDINARI DI ALCUNI CAPITRENO, IN PROTESTA CONTRO IL NUOVO PIANO DI CONTROLLI DECISO DALL'AZIENDA, PER MANDARE LETTERALMENTE IN TILT PER GIORNI IL SERVIZIO FERROVIARIO. NON È UNA CASUALITÀ SE DA ANNI NELLA TOP TEN DELLE LINEE ITALIANE PEGGIORI, SECONDO LEGAMBIENTE, C'È L'EX CIRCUMVESUVIANA, LA STORICA LINEA CHE COLLEGA NAPOLI CON IL SUO HINTERLAND UTILIZZATA OGNI GIORNO DA CIRCA 120 MILA VIAGGIATORI. NEL 2015 È AL SECONDO POSTO. «UN'AUTENTICA VERGOGNA ITALIANA», L'HA DEFINITA L'ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA, LA CARTINA AL TORNASOLE DEL DISASTRO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN CUI VERSA LA CAMPANIA. SULLA CIRCUMVESUVIANA BASTA UN GUASTO PER LASCIARE A PIEDI MIGLIAIA DI PENDOLARI ARRABBIATI E STANCHI. «PER UN SERVIZIO EFFICIENTE» SCRIVE LEGAMBIENTE «SERVIREBBERO ALMENO 92

TRENI AL GIORNO, MA NE CIRCOLANO 40-43 DEI 142 IN DOTAZIONE DI CUI 83 COSTRUITI NEGLI ANNI 70». E A DIMINUIRE SONO STATI ANCHE I PASSEGGERI, PASSATI DAI 40 MILIONI DEL 2010 AI 27 DEL 2014. «CI STANNO PORTANDO VIA IL NOSTRO PATRIMONIO» DICE IL PENDOLARE ENZO CINIGLIO. «SENZA I TRENI UNA FERROVIA NON PUÒ COMPIERE LA SUA MISSIONE». L'EX CIRCUM È GESTITA CON LA CUMANA E LE LINEE FLEGREE DALL'EAV, LA HOLDING DEL TRASPORTO REGIONALE CON UN BUCO DA RIPIANARE DI 800 MILIONI DI EURO E UN CREDITO VERSO LA REGIONE DI 500 MILIONI DI EURO. A CAPO DELL'EAV ORA C'È UMBERTO DE GREGORIO, A CUI IL GOVERNATORE VINCENZO DE LUCA HA DATO IL COMPITO DI RISOLLEVARE IL CIMITERO DEI TRASPORTI CAMPANI. «NON ESISTE LA POSSIBILITÀ DI FARE MIRACOLI» AVEVA DETTO IL GIORNO DEL SUO INSEDIAMENTO «MA QUELLO DI PROGRAMMARE UN SERIO PROGETTO DI RISANAMENTO». IL RISCHIO È CHE SEMPRE PIÙ PENDOLARI RINUNCIANO AL TRENO E RIPRENDANO L'AUTO PER SUPERARE L'ISOLAMENTO IN CUI È CADUTA LA PERIFERIA NAPOLETANA. (G.A.)

risultato è che la fermata è completamente interdetta alle persone disabili. Una vergogna che in un Paese normale avrebbe fatto saltare teste. Qui da noi, invece, si ottengono proroghe. Misteri italiani. «La linea suburbana gestita da Atac non è assolutamente adeguata alla richiesta sempre più crescente dei circa 100 mila pendolari, anzi, sembra peggiorare di giorno in giorno. I continui guasti e problemi tecnici continuano a ripercuotersi sugli utenti che vanno a lavoro o a scuola, nonché in direzione opposta quando vogliono tornare a casa», commenta Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente. Una soluzione per uscire da uno stato d'emergenza che dura da troppo tempo potrebbe essere quella di dare in gestione (si parla di 25 anni) la linea ad

un consorzio di imprese capeggiato dai francesi di Ratp (con Ansaldo), la società che gestisce la metro di Parigi e che è tornata per la seconda volta a manifestare interesse per trasformare i 27 chilometri di ferrovia in una vera e propria metropolitana. Con corse ogni 6 minuti. Per molti un sogno, che però rischia di rimanere tale.

La politica romana infatti mal tollera intrusioni straniere, che vive con senso di colpa, e non tutti sembrano d'accordo nel voler affidare la gestione a mani estere; non è un caso che nelle ultime settimane sia tornato d'at-

**I FRANCESI SI OFFRONO DI RILEVARE LA LINEA PER FARNE UNA NUOVA METROPOLITANA**

tualità il nome delle Ferrovie dello Stato come possibile interlocutore. Nel frattempo, in attesa che si prendano decisioni serie, i pendolari restano le uniche vittime di questa triste vicenda. «La priorità deve essere quella di migliorare il servizio, a prescindere da chi sia il controllore, sarebbe assurdo se a Roma si bloccasse una proposta di miglioramento solo perché proviene da fuori» insiste Zanchini «credo che l'ipotesi migliore sia quella di aprire una procedura di confronto rispetto alla proposta dei francesi, valutando se ci sono realmente in campo soluzioni migliori. Basta però decidere in fretta come cambiare una situazione inaccettabile che riguarda oltre 100 mila persone ogni giorno».

**Giuliano Malatesta**